

Transkription von Kopie

[Seite 1]

Das Flugproblem

Solange es fliegende Thiere giebt, wird auch der Wunsch, zu fliegen, im Menschen nicht verstummen. Den einen zeigt die ewig heitere Schar der beflügelten Sänger, die munter und frohlockend durch die Wälder und über die Auen dahinschwirren. Die andere steht in Andacht und Bewunderung von dem rätselhaft schwebenden, in herrlichen Spiralen immer höher und höher sich in den Himmel hinaufschraubender Raubvogel. Viele versetzt der elegante Flug der Möwen in Entzücken. Die meisten aber blicken stumpfsinnig auf den fliegenden Vogel, den Gustav Jäger mit Recht „Einen mechanischen Triumph der Natur“ nennt. Beim berschreiten der Straße treten sie fast auf die stahlblaue Schwalbe, welche dicht über dem Pflaster an ihren Füßen vorbersegelt und ahnen nicht, welches Wunder in einem solchen Fluge sich kundthut. - Ja, wenn mit dem Fliegenden sich bereits Geld verdienen ließe, da möchte wohl so Mancher seine Gleichgültigkeit gegen die Räthsel des Fluges verlieren. Aber die größte Triebfeder des technischen Fortschrittes, die Speculation, vermag noch nicht erfolgreich ihren Hebel einzusetzen. Von dem Momente, wo dieses möglich ist, werde wie mit Riesenschritten und im Fliegen vorwärts kommen. Eine Verbesserung wird da anderen auf dem Fuße folgen. || Man denke nur an das große Gebiete der Elektrotechnik. Als die Industrie erst anfing sich der Elektrizität zu bemächtigen, jagte eine wichtige Erfindung die andere. Tausende von Technikern stürzten sich auf dieses neue große Gewinne verheende Gebiet. || Man denke an eine andere Erscheinung auf dem Beleuchtungsfache, welches neuerdings viel von sich reden macht, an da Gasglühlicht. Nachdem erst die Thatsache festgestellt war, daß ein in der Gasflamme glühender Aschenstumpf zur billigen Lichtquelle werden könne, begann ein förmlicher Wettlauf.

Der Beleuchtungstechniker und die
Patentinhaber liegen liegen sich bereit ernstlich in den Haaren.

[Seite 2]

Wie die Geier über das Aas herfallen, welches ihnen der jagende Löwe von seiner Malzeit übrig ließ, so stürzen sich heute die Aftererfinden und ausbeutenden Industriellen auf einen großen genialen Gedanken. Das Publicum aber hat den Vortheil, daß dadurch aus den anfänglich unvollkommenen Erzeugnissen die nach jeder Richtung befriedigenden Produkte sich entwickeln.

Die Geschichte der Erfindungen lehrt, daß die Väter großer entwicklungsfahiger Ideen selten die Früchte ihrer Bemühungen ernteten. Deshalb bleiben sie aber doch die eigentlichen Wohltäter der Menschheit. Die Constructeure der Typensetz-

maschine z.B. werden Guttenberg niemals das Verdienst streitig machen können, die Geistesaufklärung der Menschheit veranlaßt zu haben.

Welche Rolle muss das Fliegen in unserer Cultur-entwicklung spielen wird, ist heute noch nicht abgesehen. Vielleicht tritt durch dasselbe eine Umwälzung aller bestehenden Verhältnisse ein; vielleicht wird auch sein Einfluß bedeutend überschätzt. Wer kann das heute wissen? Die Vorbilder, welche uns die in schönen dahinschwebenden Vögel gewähren, sind verlockend genug, und der Gedanke, daß hier noch ungehobene Schätze liegen, zeigt namentlich viele, welche mit irdischen Gütern nicht sonderlich gesegnet sind. || Die Geschichte der Erfindungen ist reich an Beispielen, wo ein einziger glücklicher Gedanke zu einer technischen Großthat sich ausgestalten ließ. Warum sollte nicht auch der fliegende Mensch der Zukunft seinen Flug dem glücklichen Einfall womöglich eines Laien zu danken haben? ¶
¶ [Texteinschub am Ende der Seite] Nach diesem Gesichtspunkte wird heute zumeist das Flugproblem behandelt. So lange die Flugtechnik sich nicht den ihr gebührenden Rang unter den Wissenschaften erworben hat; wird sie ein Tummelplatz der Glücksritter bleiben. Der ordentliche, solide Mensch ist für Flugideen im allgemeinen nicht zu haben. Erst wenn die

[Seite 3]

Fliegeartien wie Eisenbahnbobligationen gehandelt werden, wird auch der ruhige, vernünftige Mann sein Geld in der Luft anlegen. Vereinzelt ist dies ja bereit schon geschehen. ¶
¶ [Texteinschub an der linken Seite] So sehr aber, wie die Entwicklung von Erfindungen durch Speculation und Industrie gefördert wird, so sehr wird sie gestört durch Industrieritter. || Ein berliner Erfinder von Flugappartaten und anderen Vehikeln hat es verstanden, dem naiven Publicum Perspektiven zu eröffnen, die eine große Zahl derer, die nicht alle werden, veranlaßten, ihr Geld dem Flugproblem zu opfern. Da es diesem Erfinder aber kaum gelingen Lüfte, irgendwelche flugtechnischen Erfolge zu erzielen, die seine vielversprechenden Reclamen rechtfertigten, während ungezählte Tausende in seine Tasche wanderten, so wird natürlich dem Flugproblem hiermit der denkbar schlechteste Dienst erwiesen; denn jeder auch nur scheinbare Schwindel wirkt abschreckend. Es wird dadurch wieder um so länger dauern, bis man den ernstern Bestrebungen zur Förderung des Flugproblems das gebührende Vertrauen schenkt. Wenn von Charlatanen das Problem des Fliegens zur melkenden Kuh gemacht wird, so dient eine derartige Speculation nicht zum Segen sondern als Hemmschuh der freien Entwicklung. || Dergleichen kann die verfrühte speculative Verwerthung bescheidener Erfolge auch nur Unsegen stiften. Einer meiner früheren Techniker, welcher beim Bau meiner Apparate und bei meinen Flugübungen mir behilflich war, hatte sich verleiten lassen, seine Kenntnisse zu Fliegevorstellungen in Weißensee bei Berlin zu verwerthen. Als Mr. Nelson aus Boston erkletterte denn auch der junge Mann in einem neuen

blauen Schifferanzug das auf einem schwimmenden Floß errichtete hohe Leitergerüst, ergriff den schon oben befindlichen Flugapparat, um nach einem in der Nähe schwimmenden Floß hinüber zu fliegen, nahm Anlauf und _____ plumpste dicht vor dem Gerüst ins Wasser, gerade so, wie es seiner Zeit der Schneider Berblinger in Ulm gemacht hatte. Wie sein bekannter Vorgänger wurde auch Mr. Nelson durch bereit gehaltene Boote wieder unversehrt auf's Trockene gerettet. Das Publicum aber ging

[Seite 4]

kopfschüttelnd auseinander, und man kann es kaum vorstellen, wenn es auf solche Weise gepellt, jeder Fliegerei des Menschen überhaupt für ein ganz windiges Unternehmen hält.

Trotz solcher Mißerfolge wächst doch das Interesse für die Fliegerkunst täglich. Die große Masse der Techniker und Gelehrte verhält sich zwar immer noch kühl und reserviert dem Flugproblem gegenüber. Die Thatsache jedoch, daß fast in allen Kulturstaaten Fachleute von Ruf sich finden, welche mit Eifer an der Lösung der Fliegerräthsel arbeiten, läßt die allgemeine Gleichgültigkeit gegen die Flugtechnik unter den Physikern und Ingenieuren mehr und mehr schwinden.

Als die eigentlich Berufenen für die Lösung der Flugfrage möchte ich die Marineingenieure bezeichnen. Sie, welche täglich graziösen Flug der Seevögel vor Augen haben, welche von Hause aus in die Geheimnisse des Windes eingeweiht werden, welche die verwandten Erscheinungen im Wasser gründlich studiren müssen und um auf die Luft zu übertragen brauchen, Sie haben gewissermaßen die verdammte Pflicht und Schuldigkeit als Hauptförderer des Flugproblems aufzutreten.

Was aber beschäftigt sich heute vornehmlich mit dem Fliegen des Menschen? Meistens solide Leute, die über die elementarsten Begriffe der Mechanik noch nicht im Klaren sind.

Wenn es überhaupt möglich wäre, daß auch auf diesem Gebiete eine blinde Henne einmal ein gutes Korn finden könnte, so wäre der Mensch längst zum Fliegen befähigt; denn so lange die denkende Menschheit existiert, sind auch Versuche im Fliegen von ihm unternommen worden.

[Seite 5]

Meine flugtechnischen Arbeiten begannen mit Untersuchungen über den Luftwiderstand, da alles freie Fliegen auf einer richtigen Verwendung der Luftwiderstände basiert und für den Flugtechniker von allen Dingen die möglichst umfassende Kenntniß der Luftwiderstandsgesetze erforderlich ist. Ich fand bei diesen Untersuchungen, daß die den Vogelflügeln eigenthümlich schwache Wölbung die weitgehendsten Vortheile beim Fliegen bietet, daß überhaupt die Nachbildung des Vogelfluges von besonderem Vortheil für den freien Flug des Menschen sich

gestalten muß. Ich fand gleichzeitig, daß durch geschickte Ausnutzung des Windes ein anstrengungslosen durchsegeln der Luft für den Menschen ebensogut möglich sein muß wie wir es bei vielen Vogelgattungen beobachten können.

Eine Zusammenstellung dieser flugtechnischen Arbeiten und die aus derselben sich ergebenden Theorien finden sich in meinem Werke: „Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst, Berlin 1889. R. Gaertners Verlagsbuchhandlung.“

Nachdem ich durch den Abschluß der fundamentalen Untersuchungen eine Grundlage für die rechnermäßige und constructive Behandlung des Flugproblems erhalten, begann ich mit praktischen Flugversuchen.

Die Verwendung größerer Apparate zum Transport von Passagieren durch die Luft erschien mir aussichtslos. Schon durch die Vorarbeiten wurde ich auf die Schwierigkeiten und Gefahren hingewiesen merkte das freie Durchfliegen der Atmosphäre mit sich bringt und welche sich unverhältnismäßig steigern, je größer die Flugapparate gebaut werden.

[Seite 6]

Es galt aber zunächst, den Einzelflug des Menschen auszubilden, und zwar mußte eine Methode gefunden werden, welche wirklich praktische Flugübungen bei möglichster Gefahrlosigkeit gestattet. Nur durch die stetig vermehrte Übung und Erfahrung im Bau und in der Anwendung von Flugapparaten kann die Fliegekunst des Menschen systematisch entwickelt werden.